

Zwölfte Sitzung – Douzième séance**Mittwoch, 16. März 1988, Vormittag**
Mercredi 16 mars 1988, matin

8.30 h

Vorsitz – Présidence: Herr Reichling

87.054

Autobahn-Zollanlage in Bardonnex GE. Neubau
Bureau de douane autoroutier à Bardonnex GE.
ConstructionBotschaft und Beschlussentwurf vom 26. August 1987 (BBI III, 228)
Message et projet d'arrêté du 26 août 1987 (FF III, 219)Beschluss des Ständerates vom 1. Dezember 1987
Décision du Conseil des Etats du 1er décembre 1987*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Wellauer, Berichterstatter: Am 4. Oktober hat das Parlament ein Abkommen mit Frankreich über den Autobahnzusammenschluss zwischen Bardonnex GE und Saint-Julien-en-Genevois genehmigt. Dieses Uebereinkommen ist am 1. April 1986 in Kraft getreten und beinhaltet unter anderem auf schweizerischem und französischem Gebiet die Bauten, Plätze und Einrichtungen, die der Abwicklung der Grenzformalitäten dienen. Das Autobahnteilstück N 1a, das letzte, rund 10 km lange Teilstück der N 1 im Kanton Genf, führt ab Flughafen Cointrin – die Stadt Genf westlich umfahrend – an die französisch-schweizerische Landesgrenze bei Bardonnex und verbindet die N 1 mit dem französischen Autobahnnetz. Es soll anfangs 1991 dem Verkehr übergeben werden. Auf diesen Termin sind auch die für die Grenzabfertigung notwendigen Bauten und Anlagen fertigzustellen. Der neue Grenzübergang liegt am Schnittpunkt mehrerer Europastrassen. Es wird ihm deshalb eine überregionale Bedeutung zukommen. Es ist an diesem neuen Grenzübergang mit bedeutendem Reisenden- und Warenverkehr zu rechnen. Die neue durchgehende Autobahnverbindung wird aber voraussichtlich andere wichtige Grenzübergänge im Kanton Genf entlasten.

Zum Projekt: Die Autobahnzollanlage ist im Grundsatz als Gemeinschaftszollanlage geplant. Aus topographischen Gründen war aber der Bau einer gemeinsamen Zollanlage nicht oder nur mit sehr hohen Fundationskosten möglich. Aus diesem Grunde baut jeder Staat seinen Anlagenteil auf eigenem Hoheitsgebiet. Dies verhindert aber nicht eine gegenseitige Abstimmung der Betriebsabläufe. So werden zum Beispiel im Handelswarenverkehr die Zolldienste zusammengelegt: die Ausfuhrabfertigung des Ausgangsstaates erfolgt in der Zollanlage des Eingangsstaates. Dadurch kann das Zollverfahren vereinfacht und der Lastwagenverkehr beschleunigt werden. Der Reisendenverkehr hingegen wird in beiden Verkehrsrichtungen getrennt abgefertigt.

Die Kosten für die neue Zollanlage werden auf 23,8 Millionen Franken veranschlagt. Die Kosten für den Landerwerb und den Bau der Aussenanlagen wie Stauräume, Zollhöfe und Parkplätze von insgesamt 21,5 Millionen Franken gehen zulasten der Nationalstrassenrechnung und bilden somit nicht Gegenstand dieser Botschaft. Im Hinblick auf die

Bestrebungen, bis 1992 einen einheitlichen europäischen Wirtschaftsraum mit freiem Binnenmarkt zu errichten, muss man sich die Frage stellen, ob es heute, vier Jahre vorher, noch vertretbar ist, insgesamt über 40 Millionen Franken für eine neue Zollanlage zu investieren. Diese Frage muss eindeutig mit ja beantwortet werden. Der Aufgabenbereich der Zollorgane beschränkt sich nicht nur auf die Erhebung der Zölle, Zollzuschläge und anderer Abgaben wie Strassenverkehrsabgaben, Wust usw. Auch wenn die Schweiz nicht Mitglied der EG wird, sind bei einer Annäherung an den gemeinsamen Markt den Zoll- und Grenzwachorganen auch in Zukunft wichtige Aufgaben übertragen.

Der Bundesrat erwähnt auf Seite 3 der Botschaft die wichtigsten Aufgaben: wie Vollzug der zoll- und handelspolitischen Vereinbarungen; Kontrolle des Warenverkehrs, zum Beispiel unter den Aspekten der Lebensmittelkontrolle, des Kampfes gegen den Drogenschmuggel, des Tier-, Arten- und Pflanzenschutzes sowie Ueberwachung der Grenze, um allgemeine Polizeiaufgaben wahrzunehmen, unter den Aspekten der inneren und äusseren Sicherheit, der Asylpolitik und anderem mehr.

Für den Betrieb des neuen Grenzüberganges wird mit einem Personalbestand von 55 Personen gerechnet. 25 Beamte können von anderen Zollämtern im Raume Genf nach Bardonnex versetzt werden. Der Mehrbedarf von 30 Beamten soll nach Massgabe der tatsächlichen zukünftigen Verkehrsentwicklung angebeht werden. In der Botschaft Ziffer 47 wird darauf hingewiesen, dass für die zusätzlichen Grenzschutzbeamten Dienstwohnungen bereitzustellen sind. In Genf besteht – unabhängig vom neuen Grenzübergang – ein grosser Nachholbedarf für Dienstwohnungen. Dieser soll durch den Bau von Wohnhäusern auf zolleigenen Grundstücken und den Kauf von Liegenschaften gedeckt werden. Für diese Projekte wird dieses Jahr dem Parlament eine separate Botschaft vorgelegt. Allerdings ist jetzt schon festzustellen, dass die in der Botschaft erwähnten 7,5 Millionen Franken zu korrigieren sind. Die neuesten Planungszahlen liegen in der Grössenordnung von 15 Millionen Franken.

Zu den Kommissionsberatungen: Der Gesamteindruck des Projektes wird als gut bewertet. Die vorgesehene Gestaltung verdient ein Lob. Der im Kostenvoranschlag ausgewiesene Kubikmeterpreis von 545 Franken schien uns hoch. Wir mussten uns aber von den Fachorganen belehren lassen, dass es sich für Bauten in Genf um einen durchaus normalen Preis handelt. Die Anlage eines Schiesskellers mit Judoraum im Untergeschoss gab bezüglich der Notwendigkeit und der Kosten von 2,4 Millionen Franken zu einigen Bemerkungen Anlass. Wir liessen uns aber überzeugen, dass gerade für Genf ein solcher Ausbildungsraum für die Grenzschutzbeamten eine absolute Notwendigkeit darstellt. Es sei nur auf verschiedene Zwischenfälle im Gelände hingewiesen, bei denen Grenzwachter angeschossen wurden und zum Teil lebenslanglich behindert sein werden. Eine eigene Schiessanlage bietet vor allem betriebliche Vorteile. Sie steht den Grenzschutzorganen zur Verfügung, wenn es in personeller und zeitlicher Hinsicht am günstigsten ist. Zudem müssen die Grenzwachter keine grossen Distanzen zum Ausbildungsplatz zurücklegen. Bei der Kostenabwägung ist auch zu berücksichtigen, dass im Zollkreis Genf 260 Grenzwachter im Dienst stehen und regelmässig auszubilden sind.

In der Kommission wurde die Frage der Gleichbehandlung des Strassen- und Schienenverkehrs bei der Zollabfertigung aufgeworfen. Die Zollorgane sind bemüht, auch beim Schienenverkehr die Zollverfahren zu vereinfachen und weiter zu straffen, um bei der Zollabfertigung im Strassen- und Schienenverkehr gleich lange Spiesse zu schaffen. Für die manchmal etwas schleppende Zollabfertigung beim Schienenverkehr können jedoch nicht die Zollorgane und die Zollbeamten verantwortlich gemacht werden. Die Gründe liegen an anderen Orten.

Ihre vorberatende Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und dem Bundesbeschluss zuzustimmen.

Ich darf Ihnen gleichzeitig auch mitteilen, dass die Fraktion der CVP diesem Beschluss zustimmt.

M. Frey Claude, rapporteur: L'Europe libéralise progressivement ses échanges et, pourtant, la construction de nouvelles installations douanières reste nécessaire. L'administration des douanes est, en effet, chargée d'appliquer plus de 140 lois et ordonnances relevant de tous les départements. Aujourd'hui, nous sommes saisis d'un message concernant le bureau de douane de Bardonnex; ces prochaines années, d'autres demandes de crédit nous seront adressées; citons les passages frontaliers suivant: Rheinfelden, Kreuzlingen, St. Margreten, Bâle-St-Louis ainsi que Stabio et la région de Ponte Tresa.

Le projet de plateforme douanière de Bardonnex est situé à l'extrémité sud du canton de Genève, le long de l'axe autoroutier européen nord-sud, déjà ininterrompu sur plus de 2500 km. La mise en service de ce tronçon de la N 1a interviendra au début de 1991. Les installations douanières devront accueillir le trafic commercial et celui des voyageurs. En moyenne journalière, les estimations portant sur l'évolution du trafic sont les suivantes, pour la sortie de notre pays: 230 camions en 1986, 330 en 1992 et 440 en l'an 2000; ainsi que 6200 voitures en 1986, 8500 en 1992 et 10 030 en l'an 2000. Pour l'entrée en Suisse, on prévoit la progression suivante: 120 camions en 1986, 170 en 1992 et 230 en l'an 2000; ainsi que 5800 voitures en 1986, 8000 en 1992 et 9440 en l'an 2000.

Au vu de ces chiffres, des voix se sont élevées au sein de notre commission pour demander que l'on veuille à favoriser le passage à la frontière par le rail. Des assurances formelles nous ont été données, quant à un traitement équitable du rail et de la route. Notre commission salue particulièrement l'organisation d'un concours d'architecture; le projet retenu est bon et il se signale notamment par la qualité de son implantation dans le site. Il n'en reste pas moins qu'il coûte cher: 545.50 fr./m³ pour le bâtiment principal et plus de 700 fr./m³, soit 2,4 millions de francs, pour les seules installations de tir et de judo, nécessaires à l'instruction du personnel. Ces coûts de construction correspondent cependant à la moyenne de ceux pratiqués sur la place de Genève.

Le crédit demandé s'élève à 23,8 millions de francs. Conformément à la convention passée en 1981 entre les Départements fédéraux de l'intérieur et des finances, les frais d'acquisition de terrain et de création des aires d'attente, des places de stationnement et des espaces verts, sont à la charge des routes nationales. Pour Bardonnex, cet investissement s'élève à 21,5 millions de francs. Cette somme ne fait donc pas l'objet du présent crédit. Les charges annuelles d'entretien sont estimées à 170 000 francs; il faudra vraisemblablement y ajouter les traitements d'une trentaine de fonctionnaires supplémentaires.

Votre commission vous recommande à l'unanimité d'accepter l'arrêté qui nous est proposé, comme l'avait fait en décembre dernier le Conseil des Etats.

Président: Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei lässt mitteilen, dass sie der Vorlage zustimmt.

M. Savary-Vaud: Le groupe radical est favorable à la réalisation d'un bureau de douane autoroutier à Bardonnex et votera bien entendu le crédit d'ouvrage de 23,8 millions, nécessaire à sa construction.

Cette réalisation est indispensable. Il n'est en effet pas concevable de relier des autoroutes internationales sans faciliter le passage à la frontière.

Le projet qui nous est soumis peut être qualifié de bon. Il s'intègre parfaitement dans le paysage et a été conçu pour faciliter le contrôle sans trop perturber le trafic. Grâce aux bonnes relations entretenues avec les autorités françaises, les bureaux de douane de ce pays seront construits à proximité, ce qui permettra une excellente collaboration. Par exemple, le secteur dédouanement des marchandises est conçu comme «installation à contrôles nationaux juxtaposés».

Seul le coût élevé de la construction est sujet à discussion. Des explications nous ont été fournies et nous admettons que le prix du mètre cube correspond ou est inférieur,

même, à d'autres réalisations de ce genre faites ces dernières années dans le canton de Genève.

En revanche, nous admettons difficilement les quelques 3 millions nécessaires à la construction du stand de tir et de la salle de judo. Il faut bien entraîner tous les porteurs d'arme à feu, mais est-il indispensable de réaliser quelque chose d'aussi coûteux? Nous osons espérer que ce poste sera allégé, ou en tout cas que ces installations seront utilisées au maximum.

C'est dans cet esprit que nous accepterons le crédit d'ouvrage.

Günter: Die LdU-EVP-Fraktion stimmt der Vorlage ohne grosse Begeisterung zu. Vier Bemerkungen dazu:

1. Man investiert mit dieser Vorlage unter anderem massiv in eine Verbesserung der Zollabfertigung des Güterverkehrs auf der Strasse. Unsere Fraktion ist der Meinung, dass der Bund seine Aufmerksamkeit in vermehrtem Masse auch der Verbesserung der Güterabfertigung an der Grenze bei der Bahn zuwenden sollte. Es ist für uns unverständlich, dass dort, wo eine staatliche Bahn mit einer anderen staatlichen Bahn zusammentrifft, wo zwei Zollbehörden befreundeter Staaten zusammentreffen, die Zollabfertigung wesentlich länger dauert als in jenem Fall, in dem sich jemand privat der Grenze nähert bzw. eine Firma ihre im Lastwagen transportierten Güter abgefertigt haben will. Wir sind der Meinung, dass es Pflicht und Aufgabe unserer Regierung und der Regierungen der umliegenden Staaten wäre, dafür zu sorgen, dass die Güter der Bahn an der Grenze mindestens so rasch abgefertigt werden wie die Güter, die per Lastwagen an die Grenze kommen. Das muss doch gesagt werden, wenn derart viel Geld in die Verbesserung einer Strassen-Zollanlage investiert werden soll. Herr Bundespräsident Stich hat uns in der Kommission versichert, dass wir mit diesem Wunsch eine offene Tür zu Kleinholz verarbeiteten und dass der Bund diesbezüglich handeln würde. Wir hoffen, dass es ihm auch gelingen wird.

2. Die zu bewilligende Anlage hat eine mit Gas und Oel betriebene Heizung, eine Kombinationsheizung. Als ich das zum ersten Mal gelesen habe, war ich darüber sehr erfreut. Ich dachte: Jetzt endlich richtet der Bund einen Gasmotor mit einer Wärmekraftkoppelung ein und deckt dann den allfälligen Spitzenbedarf mit Oel. Wir haben uns dann genauer erkundigt, und zu meiner Enttäuschung ist das nicht der Fall. Es wird gar kein Gasmotor eingerichtet, sondern geplant ist lediglich eine bivalente Heizung mit Gas und Oel. Ich meine, da hat das Projekt versagt. Wenn man weiss, wie hoch der Strombedarf dieser Anlage sein wird, wenn wir alle schon zimal gesagt haben, der Bund solle im Energiebereich Pilotanlagen einrichten, und wenn der Gasanschluss schon vorhanden ist – und somit die Möglichkeit zur Betreibung eines Gasmotors –, hätte man wirklich ein Mehreres investieren sollen, vor allem wenn Geld für Judo-keller, Schiesskeller und derartige Dinge vorhanden ist. Ich will damit nicht gegen die Vorlage opponieren, aber hier hat man eine gute Gelegenheit verpasst.

3. Wenn wir heute zustimmen, möchten wir uns dann nicht bei der Abstimmung über die Kleeblatt-Initiative verhalten lassen, dass die Autobahn Avenches-Yverdon gebaut werden müsse, weil die Autobahnen jetzt zusammengeschlossen seien. Wenn wir diesem Geschäft zustimmen, dann, um die Stadt Genf und ihre Vororte zu entlasten, aber sicher nicht, um ein Präjudiz zu schaffen und eine Begründung zu bieten, die umstrittenen Teilstücke der N 1 doch noch durchzuziehen.

4. Uns hat der hohe Preis der Anlage erstaunt. Wenn Sie zusammenzählen, was aus der Nationalstrassenrechnung an dieses Projekt geht, nämlich 21,5 Millionen, plus der Kredit, den wir heute aus Steuermitteln bewilligen, nämlich 23,8 Millionen, kostet die ganze Anlage über 45 Millionen Franken.

Es würde mich interessieren, ob die Franzosen am Schluss dem Staat auch eine so hohe Rechnung präsentieren wollen. Jedenfalls haben wir offenbar genügend Geld, nicht zuletzt aus der Nationalstrassenrechnung. Die Kommission

hat darüber diskutiert, ob man zulasten der Nationalstrassenrechnung mehr verrechnen sollte. Wir wären der Meinung gewesen, man hätte das tun sollen. Aber die Vereinbarung wurde schon vor langer Zeit geschlossen, so dass es keinen Sinn hat, daran rütteln zu wollen, die Vorlage würde damit nämlich stark verzögert. Zusammengefasst: Wir schlagen Ihnen vor – wenn auch ohne grosse Begeisterung –, diesem Geschäft zuzustimmen.

Präsident: Die liberale Fraktion lässt mitteilen, dass sie der Vorlage zustimmt.

Bundespräsident **Stich:** Ich danke Ihnen für die gute Aufnahme dieses Projektes. Auch wenn man in Europa 1992 ein Europa ohne Grenzen machen möchte, so werden wir trotzdem Grenzen und auch Grenzkontrollen beibehalten. Man muss sich auch bewusst sein, dass an der Grenze insgesamt etwa 150 verschiedene Gesetze und Verordnungen angewendet werden müssen. Das wird auch nachher so ein. Deshalb sind wir darauf angewiesen, dass wir hier eine zweckdienliche Anlage errichten können.

Die Bemerkungen, die gemacht worden sind, sind in der Kommission samt und sonders auch schon diskutiert worden. Ich glaube deshalb nicht, dass es nötig ist, im einzelnen noch einmal Antwort zu geben. Es ist selbstverständlich, dass wir versuchen, für die Schiene wie für die Strasse möglichst gute und möglichst rasche Zollabfertigungen zu erreichen.

Zu den Pilotanlagen für Wärmekraftkoppelungen: Es ist in der Kommission bereits dargelegt worden, dass der Bund zwar Wärmekraftkoppelungs-Pilotanlagen macht. Das heisst nicht, dass er sie bei jedem Bauvorhaben schon jetzt einsetzt. Das kann es nicht bedeuten, sonst wären es keine Pilotanlagen mehr. Man möchte zuerst einmal mit den Pilotanlagen, die man baut, Erfahrungen sammeln.

Das sind die wichtigsten Punkte, zu denen man hier noch Stellung nehmen kann. Die Anlage ist nötig. In bezug auf die Abgrenzung zu Nationalstrassenkrediten ist eine Vereinbarung schon vor sehr langer Zeit getroffen worden. Es wäre wenig sinnvoll, heute wieder darüber zu diskutieren und einen neuen Streit über die Verteilung dieser Gelder zu entfachen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

Detailberatung – Discussion par articles

**Titel und Ingress, Art. 1 – 3
Titre et préambule, art. 1 – 3**

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 114 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

86.562

**Interpellation Grassi
Autokolonnen vor Zollämtern**

**Interpellanza Grassi
Colonne di autoveicoli ai valichi
doganali**

**Interpellation Grassi
Passage de véhicules automobiles
aux postes de douane**

Siehe Jahrgang 1986, Seite 2075 – Voir année 1986, page 2075

Präsident: Die Interpellation ist im schriftlichen Verfahren behandelt worden. Herr Grassi hat Gelegenheit, zu erklären, ob er von der Antwort des Bundesrates befriedigt ist.

Grassi: Ich bin von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt: Sie geht nicht umfassend auf die Problematik ein und schlägt keine Lösungen vor. Ich beantrage daher Diskussion.

Präsident: Herr Grassi beantragt Diskussion über die Interpellation.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit

Präsident: Ich beantrage Ihnen, die Diskussion auf heute abend zu verschieben, also Aufnahme in die graue Liste. – Sie sind mit der Verschiebung einverstanden.

87.072

**Internationaler Währungsfonds.
Verlängerung des Bundesbeschlusses
Fonds monétaire international.
Prorogation de l'arrêté fédéral**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 25. November 1987 (BBl 1988, Seite 617)
Message et projet d'arrêté du 25 novembre 1987 (FF 1988 I, année 1988, page 584)

*Antrag der Kommission
Eintreten*

*Antrag Zbinden Hans
Nichteintreten*

*Antrag Ruf
Nichteintreten*

*Proposition de la commission
Entrer en matière*

*Proposition Zbinden Hans
Ne pas entrer en matière*

*Proposition Ruf
Ne pas entrer en matière*

Autobahn-Zollanlage in Bardonnex GE. Neubau

Bureau de douane autoroutier à Bardonnex GE. Construction

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.054
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1988 - 08:30
Date	
Data	
Seite	319-321
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 187

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.